



# EL GRAN CONCEPCIÓN

Gabriel Román Lazarovich\*

*El autor expresa el extraordinario valor marítimo, económico y político que tiene el Gran Concepción, con su Base Naval de Talcahuano, y cómo este magnífico abanico de puertos se ha ido desarrollando desde su fundación en 1550 hasta nuestros días, sobreponiéndose a sucesivos terremotos y maremotos, entre otras dificultades. Para lo anterior recoge testimonios de grandes geógrafos, navegantes y científicos, junto a datos y estadísticas que dan cuenta de sus singulares atributos e importancia, que bien le permitirían ser mayormente aprovechados en beneficio de la región y del país.*

## - Introducción.

Después de servir un período importante de mi vida en la Base Naval de Talcahuano, creo necesario destacar públicamente su gran valor y la enorme importancia de la zona geográfica que la rodea, la cual corresponde a la Octava Región del Bío Bío, según la actual división administrativa de nuestro país. Tal vez sus atributos y potencialidades marítimas no han sido del todo reconocidas por nuestra sociedad y sus autoridades, por diversas causas que no pretendo profundizar, ya que sólo intento contribuir, con una mirada constructiva, al apoyo moral y material que requiere Concepción y su litoral para superar no sólo los graves daños causados por el terremoto y maremoto del 27 de febrero de 2010, sino también algunas postergaciones “centenarias”, derivadas de las grandes luchas de intereses políticos, en distintos niveles y ámbitos, que han frenado -por así decirlo- su llamado a ser, desde la Conquista, uno de los mayores polos de desarrollo marítimo de Suda-

mérica, por sus condiciones geográficas, estratégicas y sociales.

Debo señalar que no puedo ser del todo imparcial ante una ciudad y sus alrededores que determinaron tan categóricamente mi existir, pero ello no tiene gran incidencia en las contundentes razones y evidencias de su rol histórico y vocación de *Metrópoli Marítima de Chile*.

Indudablemente, el terremoto y maremoto del 27 de febrero de 2010 golpearon duramente, una vez más, esas tierras heroicas, y nuevamente sus hijos se han levantado, con su tradicional empuje, para reconstruir sus ciudades y puertos, dignos de versos de profunda admiración, como los que le escribiera Alonso de Ercilla en aquellos cantos que estremecieron el alma de la España de Felipe II y que hoy son una joya de la literatura universal. Creo también que es tiempo de aunar fuerzas y actuar, cada uno en lo suyo, para transformar la reciente catástrofe en una oportunidad de hacer brillar el esplendor caracterís-

\* Capitán de Navío. Oficial de Estado Mayor. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas con mención en Planificación. Destacado Colaborador de la Revista de Marina, desde 2008.

tico de dicha zona tan importante para nuestro país y, en especial, para nuestra Armada.

Conuerdo en señalar que *“es necesario que sus habitantes tomen razón de sus orígenes y conozcan la hermosa realidad pasada de una ciudad y de una región que fueron la cuna de nuestra historia patria y que tienen mucho más que entregar en el futuro”*<sup>1</sup>. Con una mirada más amplia y conveniente, incluiría en la “toma de razón” a todo el país, en especial a los inversionistas, empresarios y políticos que tendrán un rol preponderante en la formulación del Chile del tricentenario.

### - *Un poco de historia.*

Bueno, retrocedamos algo en el tiempo...

Pedro de Valdivia, inició a comienzos de 1550, una expedición con 200 españoles apoyados por los indios del aliado cacique Michimalonco, para conquistar los territorios al sur de Santiago, llegando en pocos días a las riberas del Bío-Bío, donde debieron soportar el incesante enfrentamiento de los guerreros locales, comenzando así la Guerra de Arauco.



Pedro de Valdivia.

Fue entonces que la Bahía de Concepción y Talcahuano se abrió a los ojos

del conquistador español y, luego de algunos meses en que se creyó lograda la pacificación de la región, fundó la nueva ciudad el 5 de octubre de 1550, bautizándola *“La Concepción de María Purísima del Nuevo Extremo”*. En carta fechada el 15 de octubre de 1550 la describe como *“Un puerto e bahía el mejor que hay en Las Indias e un río grande por un cabo que entra en la mar, de la mejor pesquería que hay en el mundo, de muchas sardinas, céfalos, toninas, merluzas, lampreas, lenguado y otros mil géneros de pescados”*<sup>2</sup>.

En 1552 Carlos V reconoce a la nueva ciudad por medio de una real cédula, y le otorga el escudo de armas que mantiene hasta hoy.



Escudo de Armas de la Ciudad de la Concepción otorgado por Carlos V.

Por cierto que el extraordinario panorama del gran puerto natural observado desde Penco (lugar donde se fundara originalmente Concepción), fue determinante para que Pedro de Valdivia decidiera establecer en dicho lugar una ciudad, la que podría contar con importantes apoyos por vía marítima y desde la cual podrían proyectarse, también por mar, hacia los territorios en el Estrecho de Magallanes. Pedro de Valdivia fue, tal vez, el primer extranjero en la región. El 25 de septiembre de 1551 escribe a

1. Prólogo del libro Amanecer de Concepción, de Fernando Campos Harriet y Enrique Bocaletti Godoy, por Juan De Luigi Lemus. Concepción, octubre de 1989. Página XV.  
2. Campos Harriet, Fernando. Historia de Concepción, Editorial Universitaria, Cuarta Edición, Santiago 1989. Pág. N°49.

Carlos V: *"Pasé el río Biubiu con la gente dicha y llegué hasta treinta leguas adelante desta ciudad de la Concepción, hacia el Estrecho de Magallanes..."*<sup>3</sup>.

Durante el gobierno de Don García Hurtado de Mendoza desembarcó en la Bahía de Concepción Don Alonso de Ercilla el 28 de junio de 1557, testimoniando lo observado como sigue: *"Viendo el Morro de Penco descubierto, arribamos a popa sobre el puerto; el cual está amparado de una isleta que resiste al furor del norte airado, y los continuos golpes de marea que le baten furiosas de aquel lado. La corva y larga punta una caleta hace y seno tranquilo y sosegado, Do las cansadas naves, como digo, hallan seguro albergue y dulce abrigo... La isleta es habitada de una gente esforzada, robusta y belicosa, la cual, viendo una nave solamente venida allí por suerte venturosa, gritando ¡guerra!, ¡guerra!, alegremente toma las fieras armas, y furiosa, con gran rebato y prisa repentina corre en tropel confuso a la marina"*. (La Araucana, Canto XVI)<sup>4</sup>.

Felipe II dispuso, por real cédula del 27 de agosto de 1565, la creación de una Real Audiencia en Concepción, confiándole *"el gobierno político y militar de Chile"*, lo que fue reconocido en 1567 por el Cabildo de Santiago<sup>5</sup>.

Hacia 1570, Concepción tenía una población de 200 españoles y 13.000 indios tributarios<sup>6</sup> y, debido a la interminable Guerra de Arauco, tardó muchos lustros en constituirse dicha zona en un núcleo social sustentable.

El Gobernador Alonso de Ribera, con el propósito de defender los buques en el fondeadero (ya no de los araucanos sino de los corsarios europeos), dispuso el emplazamiento de un fuerte. También

pretendió, en 1605, unir por medio de un canal los puertos de San Vicente y Talcahuano, en la angostura que da nacimiento a la península de Tumbes<sup>7</sup>.

En el siglo XVIII el tráfico marítimo se multiplicó y Concepción (en lo que hoy es Penco) comenzó a ser paso obligado de cientos de buques de diversas banderas, muchos de ellos dedicados al comercio y exploración.

Durante el gobierno de Domingo Ortiz de Rosas ocurrieron los terremotos y maremotos del 23 y 25 de mayo de 1751, obligando a reconstruir la ciudad, para lo cual se decidió su actual ubicación, lo que se protocolizó el 1° de marzo de 1765.

Como franquicia para compensar la pérdida de su condición de contigüidad a la costa, se le otorgó la facultad de establecer un puerto en Talcahuano. Cabe destacar que Talcahuano fue uno de los 4 puertos naturales de Chile utilizados desde la Colonia (junto a Corral, Coquimbo y Caldera)<sup>8</sup>, aunque su fecha de fundación como puerto de registro y amarradero de naves se formalizó el 5 de noviembre de 1764<sup>9</sup>.

Habiendo recuperado Fernando VII el trono en España en 1814, Talcahuano fue elegido por sus fuerzas para apoyar desde allí sus operaciones militares de reconquista. Su enorme valor estratégico lo llevó a sostener que: *"mientras conservemos Talcahuano seremos dueños del reyno"*<sup>10</sup>, y su control territorial tuvo importantes repercusiones en el éxito militar español, obteniendo temporalmente el control militar del país, no obstante su derrota definitiva en la Batalla de Chacabuco.

Con el desarrollo del comercio marítimo mundial, la Bahía de Concepción

3. Castro Sauritain, Carlos. Origen y desarrollo de la Nación Chilena. Corporación de Estudios Nacionales, 1988. Pág. Nº12.

4. Ercilla y Zúñiga, Alonso. La Araucana, Edición Casa de Moneda de Chile. 1983. Pág. 230.

5. Campos Harriet, Fernando. Historia de Concepción. Pág. Nº45.

6. Castedo, Leopoldo. Resumen de la Historia de Chile. Editorial Zig-Zag, Santiago, 1964. Tomo I. Pág. Nº130.

7. Campos Harriet, Fernando. Alonso de Ribera Gobernador de Chile. Edit. Gabriela Mistral, Pág. Nº57.

8. Castedo, Leopoldo. Resumen de la Historia de Chile. Editorial Zig-Zag, Santiago, 1964. Tomo I, Pág. Nº6.

9. Carlos Martín Fritz. La Armada en Talcahuano. Pág. Nº7.

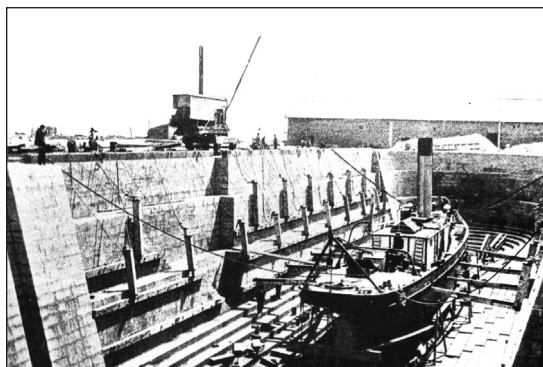
10. Citado por Martín Fritz, Carlos. La Armada en Talcahuano. Pág. Nº 7.

comenzó a ser visitada frecuentemente por buques mercantes de diversas banderas, lo que contribuyó al desarrollo de sus instalaciones y capacidades. Interesantes relatos de dotaciones de buques franceses pueden encontrarse en el libro *Franceses en el país del Bío-Bío* de Armando Cartes Montory, como el de la Corbeta francesa “La Coquille” en febrero de 1823, llamando la atención de los visitantes la falta de edificaciones notables, pues todas eran de un piso por los frecuentes terremotos. Respecto de la Bahía de Concepción, consignaron abundancia de peces, focas, delfines y pájaros marinos<sup>11</sup>.

En 1845 llegó a la región el médico de origen escocés Dr. John Mackay, descubriendo el carbón de Lota y Coronel<sup>12</sup>. Durante la segunda mitad del siglo XIX, con el emprendimiento y tenacidad de la familia Cousiño, se inundó de divisas la Región, llegando a tener sus propios buques de transporte y construyéndose en Chivilingo la primera planta hidroeléctrica del país en 1897, diseñada por Thomas Edison<sup>13</sup>. Federico Schwager había realizado su parte en Coronel, creando la pujante Compañía Carbonífera y de Fundición Schwager.

Sin duda, la visionaria intervención de algunos estadistas impulsó el desarrollo del Gran Concepción, destacándose entre ellos Don José Manuel Balmaceda Fernández, quien resolviera la construcción del primer dique seco en Talcahuano, poniendo la primera piedra el 15 de diciembre de 1890, abriendo la senda a importantes proyectos que necesariamente le seguirían, como lo fue el Apostadero Naval, creado por decreto N°87 del 29 de enero de 1895, del Presidente de la República, Vicealmirante Jorge Montt Álvarez e innumerables obras posterior-

res que la Armada de Chile ha desarrollado en Talcahuano<sup>14</sup>.



Primer Dique Seco en Talcahuano.

Una decisión política de S.E. Don Pedro Aguirre Cerda, a raíz de los graves daños provocados por el terremoto de 1939 en lo que hoy es la Octava Región, fue la creación de la Corporación de Fomento CORFO, entidad que impulsó la construcción de la siderúrgica Huachipato en Talcahuano, inaugurada el 25 de noviembre de 1950. Como una reacción en cadena fueron agregándose en sus cercanías nuevas fábricas y empresas relacionadas, privadas y estatales, como la refinería Petrox, la cual comenzó a operar en 1966.

### - El Gran Concepción.

A fines del siglo XIX, Concepción estaba físicamente separado de Talcahuano y lo superaba en población unas cuatro veces, lo que con el paso del tiempo ha ido cambiando muy rápidamente, integrándose físicamente ambas ciudades debido al poblamiento de los interespacios y equilibrándose la demografía, razón por la cual a fines de la década de 1980, comenzó a denominársele la “Intercomuna Concepción-Talcahuano”. El mismo fenómeno de integración física ha ido ocurriendo hacia Penco-Lirquén y Coronel-Lota, dando origen a un núcleo

11. Cartes Montory, Armando. *Franceses en el país del Bío-Bío*. Pág. N°206 y 207.

12. Venegas Valdebenito, Hernán. *El Carbón de Lota*. Pehuén editores, año 2008. Prólogo.

13. <http://en.Wikipedia.org/>

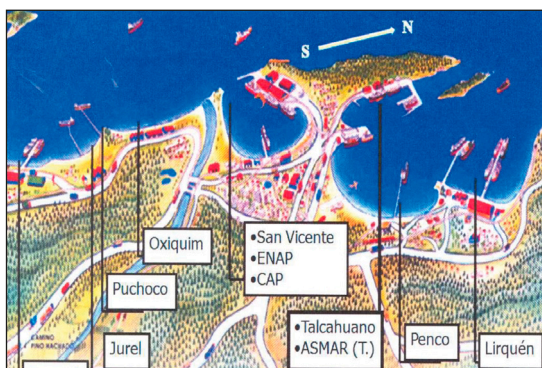
14. Carlos Martin Fritz, Op.cit. Pág. N° 34 y 37.



social y marítimo que es mucho más comprensivo, generándose el concepto de Gran Concepción, actualmente utilizado y que resulta mucho más claro y unificador.

Por lo anterior, el Gran Concepción comprende todo el entorno costero entre Tomé (por el Norte) y Lota (por el Sur) más los sectores ribereños del Bío-Bío, incluyendo Concepción, Chiguayante, Penco, San Pedro de la Paz, Talcahuano, Hualqui, Tomé, Lota, Coronel y Hualpén (comuna creada el año 2004).

La población del Gran Concepción actualmente supera los 889.725 habitantes registrados en el censo de 2002, distribuidos sobre una extensión de 221,15 km<sup>2</sup>, lo que la convierte en una de las metrópolis más pobladas del país, después del Gran Santiago. Sus principales puertos son Lirquén, Talcahuano, San Vicente y Coronel, con el Aeropuerto Internacional Carriel Sur y cuatro vías de acceso desde la Ruta Panamericana. El núcleo de esta ciudad es la comuna de Concepción, llamada usualmente Concepción Centro.



Terminales Marítimos.

#### - Talcahuano.

No puedo dejar pasar la oportunidad de referirme especialmente a Talcahuano, cuna de tantos marinos chilenos, y su Base Naval, que concentra las principales capacidades logísticas de nuestra Armada.

Talcahuano es el puerto natural de Concepción, su nombre proviene del fiero guerrero *Talcahueñu*, que habitaba la península de Tumbes durante la Conquista española, y significa Cielo Tronador.

Investigando algunas fuentes bibliográficas para obtener una descripción objetiva de esta Ciudad-Puerto, se pudo obtener interesantes descripciones de ella en diferentes periodos históricos.



Puerto de Talcahuano.

#### • 1924.

*“Está compuesto de unas 25 manzanas, distribuidas en 4 calles principales, que cortan en ángulos irregulares a otras de más o menos la mitad de la extensión de las primeras; en su centro se halla una plaza mediana, con una fuente i hermosos árboles, cuenta con toda clase de servicios públicos i estación de ferrocarril a 3 m. de altitud, que lo unió con la ciudad de Chillán desde el 1° de junio de 1872. Comenzó a formarse en la ribera del puerto del mismo nombre, al pie de las alturas de Tumbes con motivo del despueble de la antigua Concepción y con la erección de las fortalezas de San Agustín y de Gálvez, construidas en 1776-1780; tomó el carácter de plaza militar y como tal ha sido teatro de incidentes memorables durante la guerra de la Independencia, carácter que conserva hoy día, con la construcción de diques de carena, formados en el puerto, sus maestranzas anexas, el asiento de un apostadero naval, la Escuela de Ingenieros de la Armada, etc. El terremoto del 20 de febrero de 1835 deterioró considerablemente su caserío, que ha tomado nuevo aspecto desde 1854, en que comenzaron a rectificarse*

*sus calles; se ha notado un aumento anual de la población de 1895 a 1907 de 3,9%... Es de excelente surgidero, cuenta con malecones de atraque i diques de carena i se abre en el rincón del SW de la bahía de Concepción; en 1868 experimentó un retroceso de mar, que hizo varar a los buques surtos en el puerto i se produjo enseguida una ola, que subió a no menos de 4,5 m. sobre el nivel ordinario de marea llena”<sup>15</sup>.*



Bahía de San Vicente.

- **1928.**

*“Bahía de la costa de Chile, una de las más espaciales y resguardadas, comprendida por la provincia de Concepción, entre la punta o frontón de la Lobería, en la costa N de Tomé, a los 36° 34’ de lat. S y 73° 2’ de long. O, del Meridiano de Greenwich y al extremo NE de la Península de Tumbes, a los 36° 38’ de lat. y 73° 7’ de long. Tiene 9 km de abertura hacia el N, en la que se encuentra la isla Quiriquina, que forma dos entradas, la mayor de ellas de 4 o 5 kms, llamada Boca Grande, entre la isla y la Lobería, y la otra Boca Chica, entre el extremo S de la misma isla y Tumbes al O, de menos de 1 km... Toda ella es de buen fondo y tenedero y contiene varios puertos, entre ellos el de su nombre. Abunda en excelentes mariscos y peces... Tiene una población de 30,098 h. según el censo de 1920, habiendo aumentado en unos 5,000 desde 1907... Está unido a Concepción por un f.c. y un tranvía eléctrico...”<sup>16</sup>.*

- **1971.**

*“Ciudad de Chile (prov. de Concepción)... tiene 153 km<sup>2</sup> y 99.001 hab. (83.609 res. en la cap.) al S de la bahía de Concepción, en el istmo de Tumbes. Forma con Concepción una conurbación que sobrepasa los*

*200.000 hab. Es el más importante puerto de cabotaje del país: importa materias primas y maquinarias para los centros fabriles instalados en la región. Es puerto militar con capacidad para albergar a la Escuadra Nacional. El término comprende importantes yacimientos de carbón. La ciudad es un destacado centro industrial: conservas de pescado, fábricas de harina e industria siderúrgica. Aeropuerto”<sup>17</sup>.*

- **2004.**

*“Ciudad del centro de Chile, Región del Bío-Bío, Prov. de Concepción 269.265 habitantes. ...Exportador de productos de la región y abastecedor de harina y materias primas al área industrial de Concepción... Industria pesquera, astilleros, Base Naval Militar... En las localidades de Huachipato-San Vicente funciona el primer complejo siderúrgico del país. Industria ballenera en Caleta Chome, fábrica de cementos en Huachipato, dista 15 km de Concepción”<sup>18</sup>.*

Debo agregar que en dicho puerto funciona el museo flotante y reliquia histórica “Huáscar”, recuperado en 1952 por iniciativa del entonces Comandante en Jefe de la Segunda Zona Naval, Contraalmirante Pedro Espina Ritchie, y que actualmente constituye un valor

15. Diccionario Geográfico de Chile, por Luis Riso Patrón, Santiago 1924. Pág. N°863.

16. Enciclopedia Universal Ilustrada Espasa Calpe, Madrid, 1928. Tomo LIX, pág. 29 y 30.

17. Gran Enciclopedia Larousse, tomo N° 18, Edic. Nov. de 1971; reimpresión 1973. Pág. 1044.

18. La Enciclopedia Salvat, Madrid, España, 2004. Volumen N°19, pág. 14665.

patrimonial inestimable para la Comuna de Talcahuano debido al atractivo turístico que representa.



RH "Huáscar".

### - Importancia Marítima del Gran Concepción.

Son muchos los factores que propician el desarrollo marítimo del Gran Concepción y no deben ser soslayados, de los cuales señalaremos los más relevantes.

- **Centralidad y Proyección.**

El centro geográfico de Chile continental se encuentra exactamente en la Octava Región, entre los puertos de Coronel y Lota, en un hermoso balneario denominado Playa Blanca. Sin duda esta situación de equidistancia con los límites Norte y Sur del territorio nacional le otorga la mejor condición para el cabotaje y para el comercio exterior, toda vez que una vasta zona productiva del centro del país puede acceder a los puertos por vías expeditas.

Cuando se señala que Concepción es una ciudad del Centro-Sur de Chile, como figura actualmente en Wikipedia (entre otras fuentes), se confunde la dimensión de nuestro territorio nacional y se idealiza que la capital, Santiago, está en el centro del país, mas lo cierto es que el Gran Concepción es el centro y, si se considerara el Territorio Antártico Chileno, éste se desplazaría mucho más al sur, quedando Concepción en el Centro-Norte.



Puerto de Coronel en el Centro de Chile.

- **Condiciones Naturales.**

Como ya se ha visto, para la mayoría de los marinos que han visitado nuestras costas, la Bahía de Concepción es el lugar más seguro y favorable para la atención de naves, sus puertos son excelentes tenederos, libres de corrientes y protegidos de los malos tiempos reinantes en cualquier época del año. No sólo lo dijeron los españoles durante la Conquista, sino innumerables marinos y geógrafos que han conocido Chile.

Sus accesos son amplios y expeditos, con excelentes referencias y señalización, su tamaño es lo suficientemente amplio para cualquier megaproyecto portuario imaginable.

Ocasionalmente se menciona que la profundidad de sus aguas no es idónea para buques de gran calado; sin embargo, su fondo es generalmente fangoso, suave, susceptible de ser dragado con un esfuerzo aceptable, pudiéndose resolver cualquiera necesidad de habilitación para buques de extraordinario tonelaje.

- **Recursos Humanos.**

La población contabilizada en el Gran Concepción durante el censo de 2002 alcanzó los 889.725 habitantes, lo que la convierte en la región más poblada de Chile después del Gran Santiago, disponiendo de personal altamente calificado para las tareas marítimas e



indirectamente relacionadas, para lo cual existen en la Región excelentes Universidades, Centros de Formación Técnica y una extraordinaria experiencia laboral y empresarial en los diversos ámbitos de la actividad marítima. Por su parte, la Armada ha formado a su personal de Gente de Mar por décadas en la Escuela de Grumetes, instalada en la Isla Quiriquina desde octubre de 1921<sup>19</sup>.

- **Fuentes energéticas e hídricas.**

El Gran Concepción es uno de los lugares de Chile con mayores reservas energéticas e hídricas, comprendiéndose en ellas el carbón, las reservas de aguas en altura como el lago Laja, y el río Bío-Bío, el más ancho del país, esencial para los procesos industriales siderúrgicos, y que desemboca inmediatamente al sur de Talcahuano, entre las comunas de Hualpén y San Pedro de la Paz.

En la zona de Arauco se han prospectado cerca de 80 MMton de carbón recuperable, de las cuales 30 MMton se encuentran en la zona de Carampangue, al Sureste de Arauco; 25 MMton en la zona de Laraquete; 10,5 MMton han sido prospectados en la mina Schwager y 10 MMton en Lota. Además existen áreas como Pilpilco, mina Lebu y mina Pique Caupolicán, que agregan 3 MMton de toneladas a las reservas prospectadas<sup>20</sup>. Lamentablemente, el carbón no pasa hoy en día por su mejor momento, lo que ha deprimido el esplendor de Lota y sus alrededores... pero ahí está, en espera de nuevas tecnologías que lo hagan máspreciado.

Sumado a lo anterior, existen en el lecho marino de la Octava Región importantes reservas de hidratos de gas, que de acuerdo a las capacidades tecnológicas actuales no es factible explotar, pero

que en un plazo no muy lejano podrán ser muy valiosos para satisfacer la demanda energética del país.

- **Corredor Bioceánico.**

La conexión de Concepción con el Atlántico no es sólo una cosa de publicidad e intercambios protocolares, sino que existen condiciones propicias para desarrollar un corredor bioceánico mutuamente beneficioso entre Concepción (Talcahuano) y Bahía Blanca (Puerto Ingeniero White), utilizando el paso fronterizo de Pino Hachado, pero requiriéndose algunas decisiones políticas tanto de Argentina como de Chile, en las cuales se debe incluir inversiones, iniciativa y mucha determinación. No cabe duda que es una decisión con miras a largo plazo, y su viabilidad debe evaluarse como tal. En caso de serlo e implementarse, tendrá un potente efecto para la recuperación económica y desarrollo de Talcahuano y la Octava Región.

- **Centros productivos e industriales.**

El Gran Concepción está ubicado en uno de los mayores núcleos productivos del país y de alto poblamiento urbano y rural. Asimismo, en sus zonas aledañas se desarrollan intensas actividades agrícolas y forestales que requieren suministros y también necesitan vías de transporte para su comercio interno e internacional.

- **Capacidad portuaria.**

De acuerdo a las estadísticas de transporte marítimo en general, el Gran Concepción antes del terremoto del 27 de febrero de 2010 realizaba cerca del 25% del tonelaje total movilizado por vía marítima en Chile. El año 2010 sólo alcanzaba el 18,3% del movimiento de carga nacional a través de sus terminales de Penco, Lirquén, Talcahuano, San

19. Martín Fritz, Carlos. Opcit. Pág. N°6.

20. [www.catamutun.com](http://www.catamutun.com)



Vicente, Siderúrgica Huachipato, Coronel y Oxiquim Coronel, con 21.547.824 Toneladas Métricas.

No obstante, sus puertos están certificados según el código ISPS y mantienen una incesante actividad.

- **Transporte Internacional.**

Durante el año 2009, los puertos del Gran Concepción (Penco, Lirquén, Talcahuano, San Vicente y Coronel) movilizaron el 24% del tonelaje nacional de exportaciones, con un total de 11.291.822 TM, descendiendo a 20,5% el año 2010, con 10.242.071 TM<sup>21</sup>. En el caso de las importaciones nacionales, el 22% del tonelaje movilizado el 2009 correspondía al Gran Concepción, con 7.674.642 TM, descendiendo a 5.920.033 TM el año 2010<sup>22</sup>.

- **Cabotaje.**

Durante el año 2009, el cabotaje realizado por los puertos del Gran Concepción fue de 5.913.595 TM, correspondientes al 25,079% del total movilizado en el país, descendiendo a 5.381.891 TM el 2010, correspondiente al 22,79% nacional<sup>23</sup>.

- **Personal Marítimo-Portuario.**

Con un total de 33.199 personas vigentes en actividades marítimas al 31 de diciembre de 2009, el Gran Concepción concentraba el 21% del total nacional de trabajadores marítimo-portuarios y deportistas náuticos, disminuyendo a 24.736 el año 2010<sup>24</sup>. Cabe destacar el importante rol que ha tenido la empresa privada para el desarrollo portuario en la Octava Región, generadora de mejores servicios y capacidades, lo que aparentemente no ha sido equiparado por proyectos a

nivel de país, tendientes a un desarrollo marítimo portuario que otorgue mejores proyecciones de la región para el futuro, en beneficio del país.



*Asmar Talcahuano.*

- **Conclusiones.**

A la luz de lo expuesto, se estima que el valor del Gran Concepción como Metrópoli Marítima de Chile es incuestionable, y que es de la más alta prioridad nacional recuperar aquellas capacidades y niveles de desarrollo afectados por la catástrofe del 27/F, las que se ven reflejadas en datos estadísticos que esperamos sean revertidos en los próximos años. En dicha labor se encuentra intensamente comprometida la Armada de Chile, institución que históricamente ha realizado una contribución fundamental en la Octava Región.

Sin descuidar lo inmediato, se necesita una planificación estratégica del más alto nivel nacional para definir el desarrollo marítimo que aspiramos para Chile en el tricentenario y, dentro de ese contexto, para el Gran Concepción. Esa planificación necesitará de un prolijo estudio multidisciplinario, que haga florecer eficazmente lo mejor de cada lugar en nuestro litoral... Ciertamente no veremos los frutos de esa planificación, pero al constatar que se acomete, podremos soñarlo.

\* \* \*

21. Boletín Estadístico Marítimo años 2009 y 2010. Cuadro 2.1 "Exportaciones".

22. Ibídem. Cuadro 2.2 "Importaciones".

23. Ibídem. Cuadro 3.1 "Cabotaje".

24. Ibídem. Cuadro 8.4 "Personal marítimo-portuario y deportistas náuticos".